EL MITO

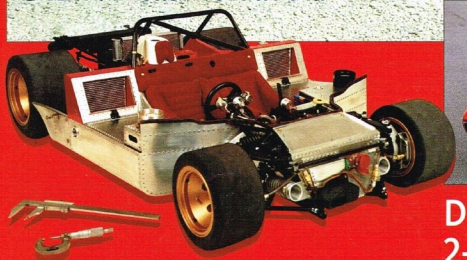
24

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

250 LM: deportiva de raza

Modelismo: una 312 P/B casi verdadera



Dino 208 GT4: 2+2 a la italiana

Mike Parkes: el ingeniero de carreras

9 789504 900290 10024 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 24

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaria de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en enero de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 3 950-49-0032-1

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

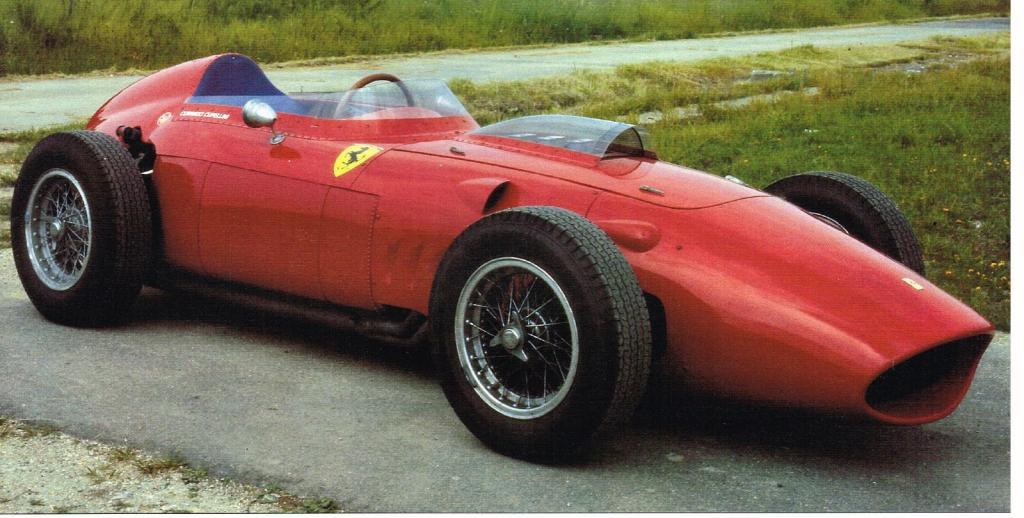
LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS MONOPLAZA F2

Dino 156 F2, el pequeño diablo

1957: inaugura la familia de motores de seis cilindros de la serie Dino.

De su proyecto deriva la 246 F1 con la que, en 1958, Hawthorn ganó el Mundial.



En la historia de Ferrari, la Dino 156 de Fórmula 2 de 1957 ocupa un lugar de relieve. Sirvió de plataforma de lanzamiento para la legendaria Dino 246 de Fórmula 1, la monoplaza que le permitió a Mike Hawthorn coronarse campeón del mundo en 1958.

EN 1957 LOS REGLAMENTOS DE LOS GP ADMITIAN A LAS F2

En 1956, Ferrari compitió en Fórmula 1 con las Lancia D50 con motor de ocho cilindros que la Casa de Turín, luego de su retiro, le había cedido al equipo. La escudería había aportado algunas modificaciones y, en 1957, estos vehículos, rebautizados Ferrari 801, siguieron defendiendo los colores del Cavallino Rampante en los grandes premios. Sin embargo, Enzo Ferrari había entendido que, para el compromiso en Fórmula 1, debía buscar una alternativa, en proyección de futuro. La ocasión vino con el lanzamiento, en 1957, de la nueva Fórmula 2, reservada a monoplazas con motor de hasta 1500 cm³ de cilindrada.

El auto de Fórmula 2, llamado Dino 156, fue concebido para ser resistente y confiable. Desde el comienzo se lo dotó de un motor potente, un seis cilindros en V, bautizado Dino luego de la muerte del hijo de Enzo Ferrari, que había seguido su proyecto y desarrollo.

La línea de la Dino 156 F2 muestra un imponente capot y la trompa que avanza mucho más del eje delantero.

SEIS CILINDROS DE 1500 CM³ PARA VENCER A LOS INGLESES

Con un diámetro de 70 milímetros y una carrera de 64,5 milímetros, tenía una cilindrada de 1489,3 cm³. La alimentación estaba asegurada

por tres carburadores doble cuerpo Weber. La distribución dependía de dos árboles de levas a la cabeza. La compresión era de 10:1, y el motor destinado a la Fórmula 2 llegó a dar, en 1957, una potencia máxima de 180 CV a 9000 vueltas por minuto.

CHASIS TUBULAR Y CAJA TRANSVERSAL

El chasis se basaba fundamentalmente sobre los dos caños de mayor diámetro. Estos hacían de soporte a una estructura más compleja, una jaula de caños de diámetro inferior, que tenía que absorber los esfuerzos sufridos por el chasis y garantizar la mayor rigidez torsional posible. El motor fue armado en posición delantera, con la caja transversal de cuatro marchas ubicada en la parte trasera. La suspensión delantera tenía dobles triángulos y resortes helicoidales, mientras que la trasera era también independiente con amortiguadores Houdaille y elástico transversal. Previendo usar la Dino 156 también en los grandes premios, la capacidad del tanque de combustible era de 150 litros. El tanque estaba ubicado en la cola.

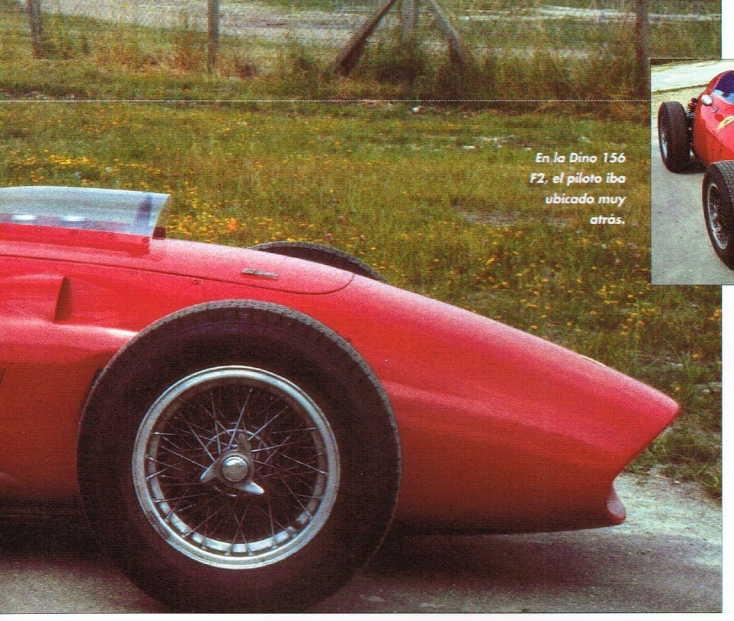
A simple vista, la Dino 156 Fórmula 2 era difícil de distinguir de la D50 de Fórmula 1, de la que repetía la forma externa. La principal diferencia era la toma de aire sobre el capot, que en la Dino 156 se alargaba hasta el habitáculo, para ventilar el lugar del piloto.

EL DEBUT SE PRODUJO EN EL GP DE NAPOLES DE 1957

En Maranello, los vecinos del lugar comprendieron que un nuevo motor estaba listo para correr durante la primavera de 1957, cuando un ruido inédito quebró la tranquilidad de la ruta nacional que va de Módena a Abetone, en aquel tiempo lugar de prueba de las Ferrari. El debut en carrera de la Dino 156 de Fórmula 2 se

TODAS LAS FERRARI DE FORMULA 2

Ferrari realizó varias monoplazas de Fórmula 2. La primera, la 166, era de 1948 y llevaba un 12 cilindros de 1995 cm³, similar, aunque más potente, a los utilizados en las 166 Inter de producción y las 166 Mil Millas de competición. Seguramente, la más famosa es la 500 F2, que en 1952 y 1953 le permitió a Alberto Ascari coronarse campeón del mundo dos veces consecutivas. La 500 estaba equipada con un cuatro cilindros en línea de 1984 cm³ que resultó perfecto para los nuevos reglamentos, que sólo admitían vehículos de Fórmula 2 en el Campeonato del Mundo. La evolución de esta monoplaza fue la 553 F2 de 1953, con el motor llevado a una cilindrada de 1997 cm³. La última Ferrari de Fórmula 2 es la Dino 166 de 1967, un auto dotado de un motor de seis cilindros en V de 1596 cm³ que tuvo éxito, conducido por Tino Brambilla y Andrea De Adamich.



En la Dino 156 F2, el piloto iba ubicado muy atrás.

produjo en el Gran Premio de Nápoles, el 28 de abril de 1957. En él corrieron, también, autos de Fórmula 1. Luigi Musso fue elegido para conducir la Dino 156, mientras que Collins y Hawthorn llevaron a la pista las Ferrari 801. Musso terminó la carrera en la tercera posición, detrás de los compañeros de equipo que manejaron las más potentes monoplazas de Fórmula 1. El debut de la Dino 156 fue, entonces, más que prometedor. En forma experimental, la monoplaza fue llevada a Montecarlo, donde fue utilizada sólo en las pruebas. Se mostró menos potente que la 801 pero más apta para los trazados tortuosos.

La toma de aire sobre el capot de la Dino 156 F2 enviaba aire a los carburadores.

GANO POR PRIMERA VEZ EN REIMS CON TRINTIGNANT

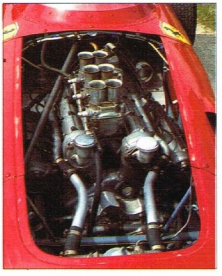
Con Maurice Trintignant al volante, el vehículo conquistó la primera victoria importante en el Gran Premio de Reims, reservado a monoplazas de la segunda fórmula. El piloto francés prevaleció sobre los Cooper con motor trasero, más livianos y maniobrables, gracias a la mayor potencia del seis cilindros de su Ferrari. En el resto del año, la Dino 156 no compitió más, aunque se construyó un segundo ejemplar.

Lamentablemente, al volante de esta última unidad el joven ingeniero Fraschetti tuvo un accidente mortal. El técnico estaba probando personalmente el vehículo en el autódromo de Módena y falleció por las heridas sufridas, 24 horas después de su salida de pista. Tiempo después, sobre el chasis de la Dino 156 fue montado un motor de 1860 cm^3, para hacer una comparación con las entonces poco brillantes 801 de Fórmula 1. Luego fue instalado un propulsor de 2200 cm^3, que más tarde fue seguido por el seis cilindros de 2417 cm^3. En esta configuración, el auto se llamó Dino 246 y fue destinado al Campeonato de Fórmula 1 de 1958.

La Dino 156 corrió en 1958, conducida por Collins en el Gran Premio de Reims de Fórmula 2. El piloto inglés se ubicó segundo, detrás de Behra con Porsche. El auto luego fue utilizado por Phil Hill en el Gran Premio de Alemania. En 1959 mostró ser competitiva, antes de ser modificada al comienzo de 1960. En esta evolución, la Dino 156 fue equipada con tanques laterales y caja de cinco velocidades, y obtuvo una victoria importante con von Trips en el Gran Premio de Siracusa.

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 6 cilindros en V a 65°, diámetro por carrera 70 x 64,5 mm, cilindrada 1489,35 cm^3, compresión 10:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	tres carburadores doble cuerpo Weber
Potencia:	180 CV a 9000 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis jaula de caños de acero
Tracción:	trasera, caja transversal de 4 marchas + MA, diferencial autobloqueante
Suspensiones:	delanteras a ruedas independientes con cuadriláteros deformables, traseras puente De Dion
Dirección:	cremallera
Frenos:	tambores
Llantas:	16 pulgadas, neumáticos Englebert
Paso:	2,16 metros
Dimensiones externas y peso:	4,03/1,50/0,98 metros; 512 kilos
Ejes:	del. 1,27 m, tras. 1,25 m
Capacidad tanque:	150 litros



El motor de seis cilindros en V de la Dino 156 F2.

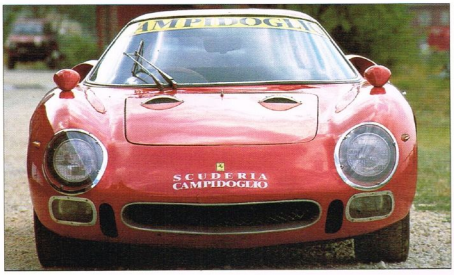
LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS SPORT PROTOTIPO

250 LM, la última Le Mans

1963: nace la heredera de la 250 GTO. Correrá sólo con pilotos privados, pero ganará muchísimo: su afirmación más importante se produjo en las 24 Horas francesas de 1965, con Masten Gregory y Jochen Rindt.

La 250 Berlinetta Le Mans, abreviado 250 LM, fue la primera Ferrari de ruta con motor central. Ocupa un lugar importante en la historia del Cavallino porque conquistó la que, hasta hoy, fue la última victoria de una Ferrari en las 24 Horas de Le Mans, conseguida el 20 de junio de 1965 por la 250 LM conducida por Jochen Rindt y Masten Gregory. Un resultado histórico para un vehículo que no corrió nunca con los colores oficiales de la Escudería Ferrari. Si la 250 LM entró en la leyenda, el mérito es sólo de las escuderías privadas, que hicieron de ella un arma mortal.



La 250 LM, a la derecha, corre todavía hoy en las pruebas reservadas a los autos históricos: aquí es conducida por David Piper, un piloto que ya la había llevado al triunfo.

Trompa baja e inclinada, cola baja con un esbozo de spoiler: la línea fue revolucionaria para Ferrari.

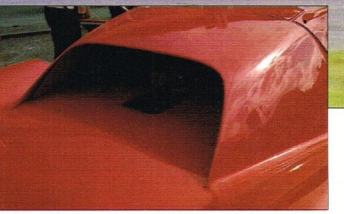
FUE PRESENTADA EN OCTUBRE EN EL SALON DEL AUTO DE PARIS

La 250 LM fue presentada en octubre de 1963 en el salón de París. Eran años de triunfos para los autos de Maranello. La herencia de la 250 Testa Rossa fue dignamente asumida por la 250 P, y entre las Gran Turismo el dominio de la 250 GTO era prácticamente absoluto. Pero había que pensar en el futuro y, al final de 1962, se decidió proponer también en esta categoría un auto con motor central. La apuesta estaba centrada en el formidable motor de 12 cilindros en V a 60°, tapas y block de aleación liviana con camisas de cilindros de fundición especial. En la LM, esta joya ofrecía cerca de 320 CV a 7500 vueltas por minuto, creando muchos problemas para descargar al piso semejante potencia. Baste recordar que, para los autos con las llantas de rayos, la frecuencia de los cambios de cubiertas en carrera (hasta cinco trenes completos durante las 24 Horas de Le Mans) no era dictada tanto por el desgaste de los neumáticos sino por el de las mismas llantas y sus rayos. Sólo las llantas de aleación liviana solucionaron el problema. El chasis era de caños de sección redonda de acero, las suspensiones, independientes en las cuatro ruedas con brazos paralelos. La carrocería de aluminio, desarrollada por Pininfarina y realizada por Scaglietti en Módena, repitió las líneas generales de la 250 P: sólo se sumó un techo que, junto a otros detalles, le dio forma a un auto de gran elegancia.

LAS AUTORIDADES DEPORTIVAS NO LA HOMOLOGARON ENTRE LAS GT

Lamentablemente, las autoridades deportivas no quisieron homologar entre las GT a la potentísima Ferrari, hasta que se hubiesen producido los 100

Los faros de la 250 LM estaban carenados para favorecer la aerodinámica.



El techo seguía más allá de la luneta para reducir las turbulencias aerodinámicas detrás del habitáculo.

ejemplares requeridos a tal fin. Buscando convencer a los rígidos comisarios, se llegaron a imprimir hasta los folletos de publicidad, pero la FIA se mantuvo estrictamente atada a los reglamentos, a pesar de la insistencia de Enzo Ferrari y de Mike Parkes. La LM fue entonces homologada en 1964 como prototipo, una categoría en la que la misma Ferrari presentaba autos mucho mejor dotados. Por esta razón, la Casa de Maranello no presentó nunca oficialmente en carrera ninguna 250 LM, ni siquiera cuando, en 1966, fue instituida la categoría Sport en la que la LM podía entrar. La carrera deportiva de la LM comenzó en febrero de 1964, cuando Pedro Rodríguez llevó el auto expuesto en los salones de París y Nueva York en una breve carrera en Daytona.

LA PIDIO LUIGI CHINETTI EN 1964 Y LA PROBO SCARFIOTTI

Luigi Chinetti, el importador en los Estados Unidos de los autos de Maranello y además patrón de la NART (North American Racing Team), pidió probar el nuevo auto en carrera, ya que intuía su gran potencial. La versión definitiva del auto llegó en mayo del mismo 1964, luego de la negada homologación como GT.

Durante las pruebas de las 24 Horas de Le Mans, la LM con motor de 3,3 litros de Ludovico Scarfiotti (equipada con un apéndice aerodinámico que le permitía alcanzar los 300 Km/h), se dio el lujo de girar más rápido que las mismas Ferrari 275 P y 330 P.

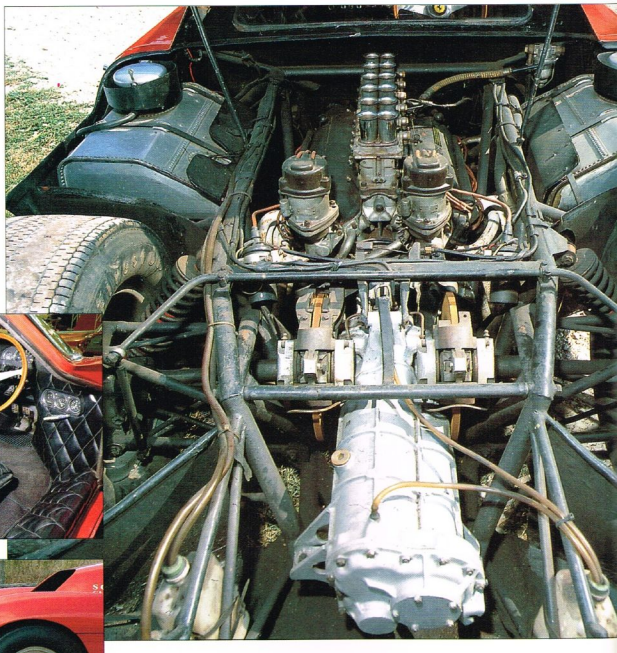
DEBUTO EN 1965 CONDUCIDA POR PILOTOS PRIVADOS

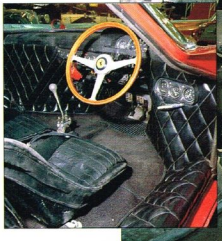
En realidad, su carrera deportiva comenzó el año siguiente, cuando las LM fueron entregadas a escuderías privadas y ganaron en Australia, en Bélgica y hasta en los Estados Unidos,

FICHA TECNICA

Motor:	trasero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 77 x 58,8 mm, cilindrada 3286 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 38 DCN
Encendido:	magnético, dos distribuidores
Potencia:	320 CV a 7700 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero reforzado con paneles de aluminio, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos
Ruedas:	del. 5.50-15, tras. 7.00-15
Dimensiones:	paso 2,40 metros, peso 820 kilos
Unidades producidas:	32

Números de chasis: 5149, 5841, 5843, 5845, 5891, 5893, 5895, 5897, 5899, 5901, 5903, 5905, 5907, 5909, 5975, 5995, 6023, 6025, 6045, 6047, 6051, 6053, 6105, 6107, 6119, 6167, 6173, 6217, 6233, 6313, 6321 y 8165.





donde los reglamentos locales las obligaron a luchar en la misma categoría de los Ford GT40 y de los Chaparral, equipados con un V8 de gran cilindrada. Pero 1965 trajo, especialmente, la victoria en Le Mans. En la largada, once Ferrari se enfrentaban con once Ford. Entre los autos producidos en Maranello, los oficiales son los nuevos 330 P2 y 275 P2, mientras que las LM están, como siempre, en manos privadas y, sobre todo, de las escuderías de los importadores Ferrari, como la Ecurie Francorchamps (Bélgica), Escudería Filipinetti (Suiza), Maranello Concessionaires (Gran Bretaña), NART (EE.UU.). Fue la 250 LM (chasis N. 5893) de la NART de Luigi Chinetti, manejada por Jochen Rindt y Masten Gregory, la que se quedó con la carrera, cubriendo la distancia de 4677,11 kilómetros a un promedio de 194,88 kilómetros por hora.

LA 250 LM REUNIA VELOCIDAD Y CONFIABILIDAD

Las dotes de resistencia de la 250 LM fueron demostradas también por el segundo puesto del vehículo con los colores de la Ecurie Francorchamps, conducida por Dumay y Gosselin, además del sexto lugar de la LM de Boller y Spoerry de la Escudería Filipinetti. No fue el único éxito de la temporada. Entre ellos, hay que recordar la victoria en los 500 Kilómetros de Spa-Francorchamps, donde las LM de Willy Mairesse y David Piper conquistaron, respectivamente, el primer y el segundo lugar. Los cuatro años siguientes, hasta la conclusión en 1970 de la carrera competitiva de la LM, trajeron otras satisfacciones, a pesar de la llegada de autos mucho más modernos.

En las dos fotos pequeñas, el habitáculo y la cola de la 250 LM.

SU TRAYECTORIA ES DE LAS MAS PRESTIGIOSAS

No se pueden olvidar triunfos como el de los 1000 Kilómetros de París de 1966 de la 250 LM (chasis N. 8165, el último producido) de Piper y Parkes. El mismo auto, modificado por el mismo Piper, con una larga trompa y un original color verde manzana, siguió presentándose hasta el final en los circuitos, y es probablemente la LM que cosechó el mayor botín de resultados competitivos. La trayectoria de las 250 LM se enriqueció, en los años siguientes, con resultados gloriosos y difíciles de obtener. La última carrera disputada fue en las 24 Horas de Daytona de 1970. Las potentísimas Ferrari 512S y Porsche 917 se disputaron la victoria, pero la ganadora moral fue la 250 LM que Gregg Young y Luigi Chinetti Jr. (el hijo del importador en EE.UU.) llevaron hasta el final de la carrera, clasificándose increíblemente en el séptimo puesto absoluto.

1964-1970: LOS RESULTADOS DE LA 250 LM

Fecha	Carrera	Resultado	Escudería	Chasis	Piloto/s	Nº
20-21/6/64	**24 Horas Le Mans**	16°	Ecurie Francorchamps	5843	Dumay-Langlois	23
5/7/64	**12 Horas Reims**	1°	Maranello Concessionaires	5907	Hill-Bonnier	7
		2°	NART	5909	Surtees-Bandini	8
11/10/64	**1000 Km Parigi**	5°	Ecurie Francorchamps	5843	Soisbault-Ligier	8
		10°	Maranello Concessionaires	5895	Scarfiotti-Stewart	3
27/3/65	**12 Horas Sebring**	3°	David Piper Autoracing	5897	Piper-Maggs	31
		11°	John Mecom Racing Team	6047	Hansgen-Donohue	29
25/4/65	**1000 Km Monza**	6°	Maranello Concessionaires	—	Ireland-Salmon	41
		10°	Escudería Sant'Ambroeus	6173	Taramazzo-Sigala	—
9/5/65	**49ª Targa Florio**	8°	Escudería Sant'Ambroeus	6173	Taramazzo-Sigala	132
		14°	—	—	Nicodemi-Lessona	136
16/5/65	**500 Km Spa**	1°	Ecurie Francorchamps	5843	Mairesse	2
23/5/65	**1000 Km Nürburgring**	16°	David Piper Autoracing	5897	Piper-Maggs	8
		22°	Escudería Filipinetti	6119	Ettmueller-Harper	19
19-20/6/65	**24 Horas Le Mans**	1°	NART	5893	Rindt-Gregory	21
		2°	Ecurie Francorchamps	6313	Dumay-Gosselin	26
		6°	Escudería Filipinetti	6119	Spoerry-Boller	27
3-4/7/65	**12 Horas Reims**	3°	Ecurie Francorchamps	6023	Mairesse-Beurlys	9
		4°	David Piper Autoracing	5897	Piper-Sears	8
5-6/2/66	**24 Horas Daytona**	9°	NART	5893	Rindt-Bondurant	22
		13°	Peter Clarke	5895	Clarke-Konig-Hart	23
		15°	David Piper Autoracing	5897	Piper-Attwood	27
25/4/66	**1000 Km Monza**	8°	Pierre de Siebenthal	6119	De Siebenthal-Peixinho	—
8/5/66	**50ª Targa Florio**	16°	—	—	Ravetto-Starraba	180
		17°	—	—	Nicodemi-Lessona	232
		30°	Jackie Epstein	6051	Hawkins-Epstein	174
22/5/66	**1000 Km Spa**	7°	Jackie Epstein	6051	Hawkins-Epstein	—
		8°	Ecurie Francorchamps	5843	Gosselin-De Keyn	52
5/6/66	**1000 Km Nürburgring**	9°	Escudería Filipinetti	8165	Mairesse-Mueller	8
16/10/66	**1000 Km Parigi**	1°	David Piper Autoracing	8165	Piper-Parkes	26
		7°	Ecurie Francorchamps	5843	Gosselin-Noblet	28
4-5/2/67	**24 Horas Daytona**	21°	Peter Clarke	5895	Clarke-Nelson	32
25/4/67	**1000 Km Monza**	12°	Pierre de Siebenthal	6119	De Siebenthal-Finiguerro	38
		13°	Arthur Swanson	5845	Swanson-Ennis	—
28/5/67	**1000 Km Nürburgring**	14°	Team Heini Walter	5905	Walter-Ditzler	63
30/7/67	**500 Miglia Brands Hatch**	10°	David Piper Autoracing	8165	Dibley-Pierpoint	—
		18°	David Prophet	6051	Prophet-De Klerk	57
15/10/67	**1000 Km Parigi**	6°	David Piper Autoracing	8165	Attwood-Redman	—
		13°	Paul Vestey	6167	Vestey-Ridgeway	—
3-4/2/68	**24 Horas Daytona**	8°	Raceco Team Miami	6107	Ortega-Merello-Gunn	34
6/4/68	**500 Millas Brands Hatch**	5°	David Piper Autoracing	8165	Rodríguez-Pierpoint	55
		15°	Paul Vestey	6167	Vestey-Pike	10
28-29/9/68	**24 Horas Le Mans**	7°	David Piper Autoracing	8165	Piper-Attwood	21
15-16/6/69	**24 Horas Le Mans**	8°	NART	5893	Zeccoli-Posey	17
31/1-1/2/70	**24 Horas Daytona**	7°	NART	5893	Young-Chinetti Jr.	21

Con el capot levantado se nota el imponente grupo motor-cambio de la 250 LM.

LA UNICA LM MODIFICADA PARA USO EN RUTA

En el salón de Ginebra de 1965, Pininfarina expuso una 250 LM destinada exclusivamente al uso en ruta, la única que la historia recuerda. Ese vehículo (chasis 6025) estaba pintado en el clásico blanco con franja longitudinal azul, que era el color de carrera de los autos estadounidenses. En realidad se trataba de una refinada fuera de serie, equipada hasta con lujosos tapizados de cuero rojo y levantavidrios eléctricos. También los cambios en la carrocería (los lados del techo que se abrían como alas, por ejemplo, o la amplia luneta de plástico) servían para reducir las incomodidades típicas de los autos de competición. Pero los instrumentos, como en las hermanas de carrera, no incluían el velocímetro. El auto de Ginebra 1965 fue comprado al cierre de la exposición por Luigi Chinetti, que no lo hizo correr nunca.

Dino 208 GT4, deportiva a la italiana

1975: la 2+2 con carrocería Bertone está dedicada al mercado italiano.

Por razones fiscales la cilindrada se redujo a 1991 cm³.

También Ferrari libró su pequeña batalla contra la excesiva presión tributaria que imperó siempre en Italia para el mercado de automóviles. En 1975 presentó la versión con cilindrada reducida de la Dino 308 GT4: la Dino 208 GT4.

CON RESPECTO A LA 308 GT4, SOLO TIENE UN MOTOR MAS CHICO

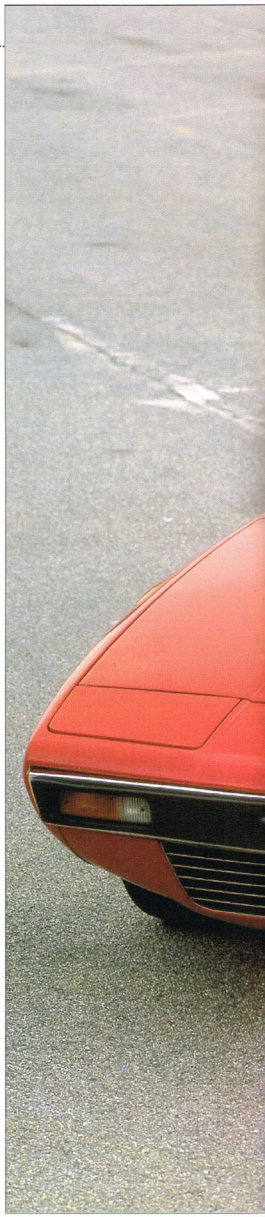
Su único cambio relevante era la disminución de la cilindrada del motor, que tenía la finalidad de evitar el mayor impuesto que gravaba los propulsores de más de dos litros y además permitirles a los compradores descargar su costo de los impuestos.

UN MODELO REALIZADO PARA EL MERCADO ITALIANO

La Dino 208 GT4 es un modelo realizado exclusivamente para el mercado italiano. Las diferencias con respecto a la Dino 308 GT4 son limitadas a pocos detalles. Faltan los faros antiniebla, el caño de es-

La linea de la Dino 208 GT4 es cuadrada, caracterizada por un amplio habitáculo.

Los faros son retráctiles.



cape tiene una única terminal, algunos puntos del habitáculo son terminados de diferente manera. La gran novedad es el motor: el diámetro fue reducido drásticamente: de 81 a 66,8 milímetros. Así fue posible obtener una cilindrada de 1991 cm³.
La 208 GT4 tiene una carrocería agresiva, con un diseño geométrico y cuadrado, dominado por las líneas rectas. Una carrocería que, sin embargo, no les gustó a todos y limitó el éxito de este modelo. La carrocería fue diseñada por Bertone y realizada por Scaglietti. La performance, en cambio, era de buen nivel: con 180 caballos, la pequeña Dino podía brindar alguna sensación de alta velocidad. Sin exagerar, es verdad, pero hay que tener en cuenta que se trataba de la Ferrari con cilindrada más reducida jamás construida. La estabilidad era óptima, como lo era en la 308

Aunque la línea de la Dino 208 GT4 no marcó una época, representa un capítulo feliz en la aventura estilística de Ferrari.

Dino 208 gt4

El habitáculo de la Dino 208 GT4 nació para hospedar a cuatro personas.

LA FAMILIA DINO

Todo comenzó en 1968, cuando fue presentada la 206 GT, berlinetta con motor trasero. Fue dedicada a Dino, el hijo de Ferrari fallecido prematuramente, que había imaginado el motor de seis cilindros en V que equipaba a este auto. La 206 GT fue la primera de una numerosa familia. En 1969 llegó la 246 GT, versión con cilindrada aumentada y mejor performance, seguida en 1972 por la GTS con carrocería tipo Targa y la misma mecánica. Dos años más tarde, en 1974, llegó la 308 GT4 2+2, con carrocería de Bertone y motor de ocho cilindros en V a 90°. El nombre Dino, sin embargo, fue mantenido, y acompañó también a la 208 GT4. En las sucesivas 208 y 308 GTB y GTS el nombre fue abandonado.

Una toma de aire aerodinámica trasera para llevar aire fresco hacia el motor.

El motor de ocho cilindros en V ubicado en posición central.

FICHA TECNICA

Motor:	central transversal, 8 cilindros en V a 90°, 66,8 x 71 mm, 1991 cm³, compresión 9,1:1
Distribución:	dos árboles de levas a la cabeza por bancada
Alimentación:	cuatro carburadores Weber DCNF
Potencia:	180 CV a 7700 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños, carrocería de acero, coupé 2 + 2 lugares
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadrilateros deformables, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos ventilados
Neumáticos:	14 pulgadas
Paso:	2,55 metros
Ejes:	del. 1,47 m, tras. 1,46 m
Capacidad tanque:	74 litros
Peso:	1150 kilos
Velocidad máxima:	220 Km/h
Producción:	840 ejemplares entre 1975 y 1980

La llantas son de aleación con diseño de cinco rayos.

GT4, en aquella época la única cuatro asientos (aunque los dos traseros no eran propiamente confortables) de 250 kilómetros por hora.

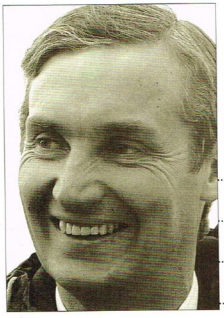
GRAN MANIOBRABILIDAD CON EL MOTOR CENTRAL

El mérito era casi todo del motor, ubicado en posición central y transversal, que permitió mantener el paso reducido y favoreció, en consecuencia, la adherencia y la maniobrabilidad.

LA PRODUCCION SE PROLONGO HASTA 1980

La producción de la 208 GT4 siguió hasta 1980, cuando con la misma cilindrada, pero con formas netamente más atractivas y sólo dos asientos, tuvieron un gran éxito las 208 y 308 GTB y GTS diseñadas por Pininfarina. Sin embargo, éstas ofrecían una performance poco alentadora: con 155 caballos de potencia máxima, no se podía seguramente esperar que se mantuviera en alto el nombre de una casa como Ferrari.
Y en efecto, por lo menos momentáneamente, no fue así.

LOS PILOTOS



Mike Parkes, ingeniero de carreras

Contratado por Ferrari para correr en Le Mans en 1961, se quedó en la Casa de Maranello y hasta llegó a ser el responsable de la Sección Experiencias. En 1966 debutó en Fórmula 1.

El abuelo materno, a comienzos de 1900, había abierto una pequeña industria, obteniendo alguna patente en el campo de la ingeniería mecánica. Su padre había sido director general de la De Havilland (sección motores) y luego presidente de la Alvis Cars.

COMENZO EN ROOTES COMO APRENDIZ

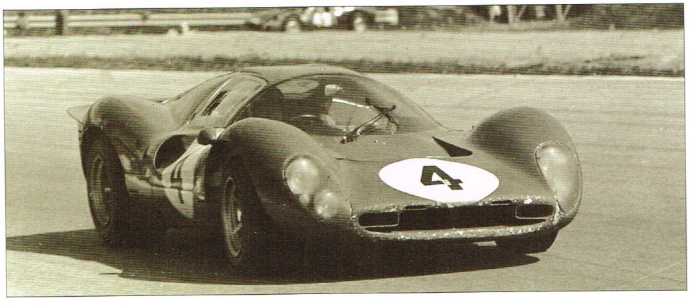
No hay que asombrarse, entonces, si Michael Johnson Parkes, llamado Mike, le dedicó su existencia, desafortunadamente demasiado breve, a los automóviles y a las carreras.

Nacido en Richmond, Surrey, el 24 de setiembre de 1931, entró en el grupo Rootes como estudiante aprendiz en 1949, y se quedó varios años. Se recibió de ingeniero mecánico y colaboró, entre otras cosas, en el desarrollo del Hillman Imp.

En 1953 comenzó a competir con un viejo Frazer Nash; luego con un MG TD, con el que obtuvo su primer éxito, en Silverstone. No ganó mucho, pero se divirtió y completó su formación teórica con una experiencia preciosa. Fue primero en el Easter Trophy 1958, en Brands Hatch, al volante de un Lotus. Luego, con un Fry Climax, trató de debutar en Fórmula 1 en el Gran Premio de Inglaterra de 1959, pero no logró clasificarse.

TRATO CON LAS MONOPLAZAS, SE REVELO CON LAS GT Y SPORT

Trató también la vía de la Fórmula Junior (en 1961, fue primero en Brands Hatch y en Snetterton, con un Gemini-Ford), y luego se dedicó a las carreras para Gran Turismo y Sport, mostrando un notable talento al volante de los Jaguar 3.8 del Team En-



Mike Parkes en los 1000 Kilómetros de Monza de 1967 con la 330 P4. El inglés era un especialista de los autos con ruedas cubiertas.

En los boxes de las 24 Horas de Le Mans de 1966, que Parkes corrió en pareja con Scarfiotti con la Ferrari 330 P4.

Corriendo en Nürburgring en el GP de Alemania 1966, con la Ferrari 312 F1.

devour así como de las Ferrari 250 GT de la Maranello Concessionaires. Con una berlinetta italiana sobresalió en 1961, superando en Goodwood los Aston Martin de Ireland y Moss, y en Snetterton al Jaguar de Salvadori.

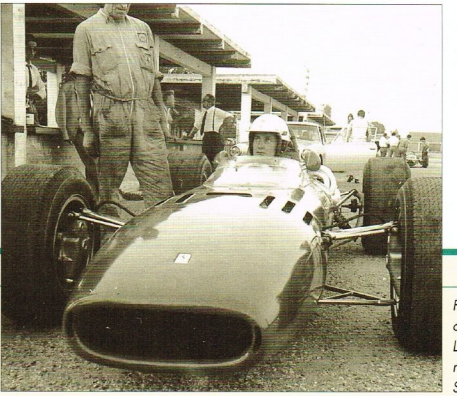
DEBUTO COMO PILOTO OFICIAL CON UN SEGUNDO LUGAR EN LE MANS

Ferrari lo contrató para Le Mans de 1961, mientras estaba probando un Sunbeam para las 24 Horas. "¿Quiere correr para nosotros?", le preguntó Romolo Tavoni. Y Mike no se hizo rogar: se subió a la Testa Rossa y, en pareja con Mairesse, llegó segundo en el gran maratón francés. En 1962 ganó con la Ferrari GTO en Brands Hatch, Silverstone y Snetterton. La Casa de Maranello lo contrató para 1963 como responsable de la sección Experiencias para los autos de producción, probador y, naturalmente, piloto.

Las primeras grandes victorias llegaron en 1964: 12 Horas de Sebring (con Maglioli) y 500 Kilómetros de Spa. Siguieron, en 1965, los 1000 Kilómetros de Monza (con Guichet) y, en 1966, otros tres 1000 Km.: Monza (con Surtees), Spa (con Scarfiotti) y Montlhéry (con Piper).

DESPUES DE LA PARTIDA DE SURTEES, CORRIO CON FERRARI EN F1

En 1966, luego de la ruptura entre Surtees y la Ferrari, de-



En Módena, en 1966, durante una sesión de pruebas con la Ferrari 312 F1.

LA CARRERA DE MIKE PARKES

Mike Parkes (Richmond, Surrey, 24 de setiembre de 1931 - Chieri, Turín, 28 de agosto de 1977) es recordado como un piloto veloz y versátil, además de como ingeniero mecánico de refinada sensibilidad y amplia preparación. Luego de las primeras carreras con vehículos de varias marcas y categorías, se lució como uno de los más dotados "intérpretes" de las berlinettas 250 GT y GTO en pista, y fue contratado por Ferrari en 1963. Estas son sus victorias con los autos Sport Prototipo: 1964, 12 Horas de Sebring y 500 Kilómetros de Spa; 1965, 1000 Kilómetros de Monza; 1966, 1000 Kilómetros de Monza, Spa y Montlhéry. En F1 ganó, en 1967, el Daily Express Trophy en Silverstone y el GP de Siracusa (ex aequo con Scarfiotti). Cuando dejó las competencias, dirigió la escudería Filipinetti, y luego colaboró con Lancia en la realización de la Stratos. Murió en un accidente de ruta, al perder el control bajo una lluvia torrencial y chocar con un camión.

LOS PILOTOS

Giovanni Bracco, el caballero de Biella

Tenía un gran talento para las carreras en ruta. Desde 1949 corrió y ganó con las Ferrari: con una 250 S triunfó en las Mil Millas de 1952.

butó en F1. Media un metro noventa, y tuvieron que alargar la monoplaza a su medida. La primera carrera fue el GP de Francia, en Reims, donde llegó segundo, así como en el GP de Italia en Monza. En 1967 ganó el Daily Express Trophy en Silverstone y el GP de Siracusa *ex aequo* con Scarfiotti (ambos acordaron cortar juntos la línea de llegada, en memoria de Lorenzo Bandini, muerto en Montecarlo pocos días antes). El 18 de junio, en el GP de Bélgica, Mike salió de pista y sufrió graves heridas en las piernas. Luego de una larga convalecencia, se recuperó y volvió a la pista, pero sin grandes resultados.

En prueba, bajo la mirada de Ferrari.

Desde 1969 a 1973 dirigió la escudería Filipinetti, y luego pasó a Lancia. Ahí siguió el desarrollo del proyecto Stratos. La noche del 28 agosto de 1977, mientras iba de Módena a Turín, en las cercanías de Chieri perdió el control de su auto sobre el asfalto mojado y chocó con un camión. Mike falleció instantáneamente.

Giovanni Bracco, corriendo con su copiloto Ralfo con la 250 S en las Mil Millas de 1952.

Piloto-caballero en el sentido más auténtico del término (no se "casó" nunca y compitió casi siempre con máquinas de su propiedad), Giovanni Bracco dejó en la historia de las carreras una huella singular y muy clara: la de un gran talento natural, dotado para las carreras en ruta, en aquel tiempo numerosas, en las que supo emerger con autoridad y estilo aún en los niveles más elevados.

UN INDUSTRIAL TEXTIL CON PASION POR LAS CARRERAS

Nacido en Cossila, cerca de Biella, el 6 de junio de 1908. Industrial textil, debutó en 1934 disputando la Copa de Oro del Littorio, prueba en la que sufrió un accidente que le costó una seria intervención quirúrgica. Pero hacía falta mucho más para acobardar a Giovanni, que en 1938 volvió a probar, esta vez, con éxito. Entre los triunfos que precedieron el estallido bélico, hay que recordar la Biella-Oropa, la trepada de su provincia que conquistó en 1939 y que volvió a ganar otras cinco veces. Lancia Aprilia, Delage tres litros y Maserati 1,5 son los automóviles con los que corrió más a menudo.

EN EL FINAL DE LOS AÑOS CUARENTA UNA RAFAGA DE VICTORIAS

Pero, ocasionalmente, manejó también un Fiat 1100 S, como en las Mil Millas de 1947, en la que fue noveno absoluto.
En los últimos años de la década del cuarenta aumentó su actividad y casi siempre lideró la categoría en la que participaba. A menudo fue primero

Giovanni Bracco con la Ferrari 195 S con carrocería Touring.

absoluto: entre 1947 y 1950 se impuso, entre otras, en la Aosta-Gran San Bernardo, la Bolzano-Mendola, la Copa de los Dolomitas, la Pontedecimo-Giovi, la Susa-Moncenisio, la Parma-Poggio di Berceto, la Bolonia-Raticosa. En 1951 compitió con el recién nacido Equipo de Carreras de Lancia, y enseguida lució su talento. Al volante de una Aurelia B20, mínimamente preparada, en pareja con su joven conciudadano Umberto Maglioli, fue segundo absoluto en las Mil Millas, detrás de la Ferrari 4.5 de Villoresi. Luego, con Giovannino Lurani, fue primero de clase y 12° absoluto en las 24 Horas de Le Mans. Por último, triunfó en las 6 Horas de Pescara. Al año siguiente, Bracco fue protagonista de tres hazañas memorables. Compró una Ferrari especial, una berlinetta

Un retrato del simpático piloto de Biella en 1952, en el GP de Suiza.

250 S, antecesora de una dinastía de vehículos destinados a entrar en la leyenda. En las Mil Millas, fuera de combate o retrasadas las Ferrari oficiales, el Mercedes 300 SL de Kling estaba liderando. En Florencia, Bracco estaba segundo, a cuatro minutos del puntero. En el control pidió una botella de vino Chianti y tomó un trago. Luego se lanzó al ataque, bajo la lluvia. En la Radicosa se vuelve irresistible: recuperó toda la desventaja, y en Bolonia era el líder. Kling tuvo un derrumbe psicológico y llegó a Brescia con 4'32" de retraso. Segunda hazaña en agosto, cuando Bracco, que se alternaba al volante con Paolo Marzotto, vuelve a ganar la carrera de Pescara. Por último, siempre con la 250 S, participó en la Carrera Panamericana en México.

UNA GRAN DESILUSION EN LA CARRERA PANAMERICANA

Parecía que iba a lograr otro triunfo, pero en la última etapa rompió el embrague y tuvo que abandonar. La victoria, esa vez, fue para Kling y su Mercedes. Tras algunas temporadas más, Bracco dejó las carreras. Murió por una enfermedad poco después de haber cumplido los sesenta años, el 6 de agosto de 1968.

LA CARRERA DE GIOVANNI BRACCO

Giovanni Bracco (Cossila, Biella, 6 de junio de 1908 - Biella, 6 de agosto de 1968) sumó en un período bastante corto cerca de noventa victorias. Esta es una sintética lista de las más importantes: 1939, Biella-Orapa (Lancia Aprilia); 1946, Vermicino-Frascati (Lancia Aprilia); 1947, Biella-Oropa (Derage 3.0), Aosta-Gran San Bernardo y Sassi-Superga (Maserati 1.5); 1948, Biella-Oropa, Bolzano-Merola y Copa de Oro de los Dolomitas (Maserati 2.0); 1949, Biella-Oropa (Maserati 2.0), Como-Lieto Colle y Pontedecimo-Giovi (Ferrari 2.0); 1950, Parma-Poggio di Berceto (Ferrari 2.0), Trofeo Val d'Intelvi (Maserati 2.0), Susa-Moncenisio (Ferrari 1.5), Bolonia-Raticosa y Catania-Etna (Ferrari 2.5); 1951, 6 Horas de Pescara (Lancia Aurelia B20), Fasano-Selva (Ferrari 2.5); 1952, Mil Millas y 12 Horas de Pescara (Ferrari 3.0); 1953 y 1956 Biella-Oropa (Lancia Aurelia 2.5 GT).

LA REVANCHA SOBRE ALFA ROMEO

Ferrari se vuelve Ferrari

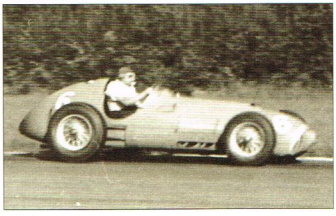
Con Alberto Ascari llega la primera victoria en el Campeonato del Mundo de F1 y la revancha sobre la amada-odiada Alfa Romeo. Gracias a las victorias en los grandes premios, sus autos adquieren prestigio internacional.

NACIDO PARA VENCER El año 1950 tuvo muchas carreras y muchas victorias para Ferrari. Hasta tres en el mismo día. En efecto, el 7 de mayo Alberto Ascari venció con la debutante Ferrari de F2 en el Autódromo de Módena, Villoresi fue primero en el Gran Premio de Suiza Central y, en los Estados Unidos, Briggs Cunnigham conquistó la victoria en la prueba de Suffolk County. Fue también el año de la última victoria de Tazio Nuvolari en la trepada Palermo-Monte Pellegrino, con una spider Abarth 204 A. Comenzó el campeonato de Fórmula 1 y se consolidó la relación con Alberto Ascari, que será protagonista de triunfos y resultados fundamentales para el nacimiento del mito Ferrari.

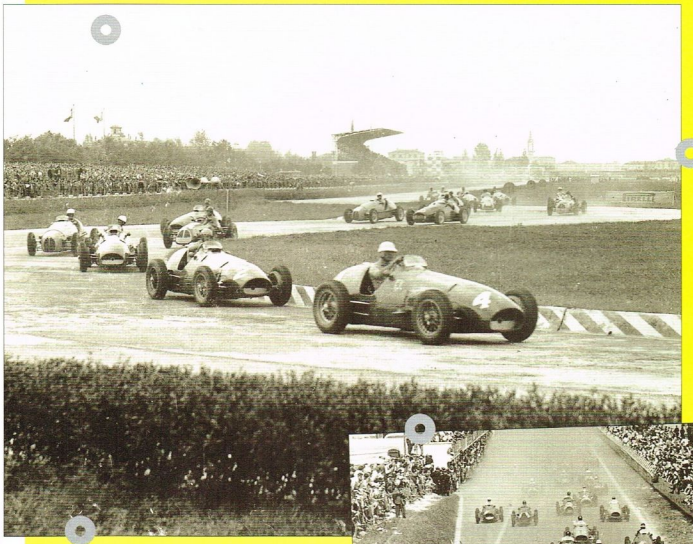
¿Cómo enfrentó el hombre de Maranello el nuevo desafío de la Fórmula 1? Como siempre: siguiendo su intuición y perseverando en la elección hecha. Los Alfa ganaban con motores comprimidos, Ferrari quiso un motor aspirado. Aurelio Lampredi lo diseñó, Luigi Bazzi lo realizó. En el Gran Premio de Italia en Monza, el 3 de setiembre, Ascari tuvo a su disposición la monoplaza de 4500 cm³. En prueba marcó el segundo mejor tiempo, detrás de Fangio, y en carrera llegó segundo. Ferrari sabía que era sólo una cuestión de tiempo. La confirmación iba a llegar en el Gran Premio de Inglaterra, el 14 de julio de 1951 en Silverstone. Los equipos estaban definidos, y el enfrentamiento fue directo. Por un lado, tres Ferrari con Ascari, Villoresi y González; por el otro, cuatro Alfa con Fangio, Farina, Bonetto y Sanesi. La lucha por el triunfo fue un duelo entre argentinos: Fangio versus González. Ganó González, y con él Ferrari, que le regaló un reloj. Más tarde, el mismo Ferrari iba a contar cuánto peso tuvo, en sus ganas de lograr esa primera victoria, el deseo de demostrar su superioridad sobre Alfa Romeo. Es más: declaró que probablemente él había dado más de cuanto había recibido, en el período en el que había trabajado para la Casa del Portello. Pero en Silverstone no se consumó una venganza. Frente a la derrota del Alfa Romeo 159, directamente derivada de la famosa Alfetta 158, Ferrari dijo: "Maté a mi madre". Y las crónicas de la época cuentan de las lágrimas de felicidad mezcladas con las lágrimas de dolor. Para el título mundial no hubo que esperar demasiado: en 1952 fue Alberto Ascari quien lo aseguró para la Casa de Maranello. Un año en el que, sobre 109 participaciones, se lograron 95 victorias, 47 segundos y 33 terceros puestos. Ese mismo año, Enzo Ferrari fue nombrado "Cavaliere del Lavoro".

En 1953, siempre con Alberto Ascari, fueron para Ferrari tanto el Campeonato Mundial de Marcas como el de Pilotos. Ferrari "llegó". Su nombre se vuelve, en los Estados Unidos, el del italiano más conocido después de Cristóbal Colón. La revista *Guerin Sportivo,* en 1954, le dedica una edición completa. En la tapa, una foto con él al volante de una monoplaza de F1. Arriba, el título: "Milagro en Maranello". La primera Ferrari campeona del mundo de Fórmula 1 era manejada por Alberto Ascari. Era el pri-

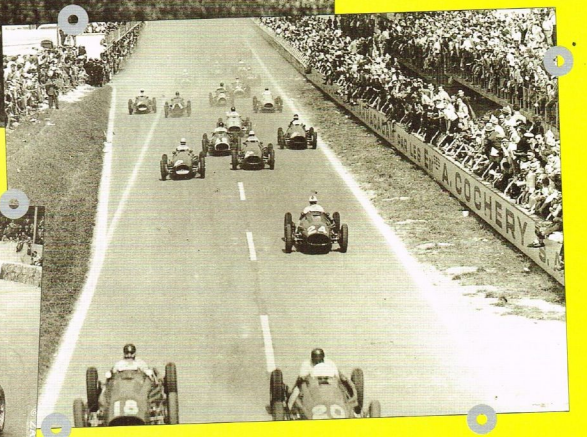
Alberto Ascari, uno de los pilotos más amados por Ferrari, apagando su sed en el GP de Italia de 1951.



González en el GP de Italia de 1951 con la 375 F1; el mismo hombre y el mismo auto que le dieron a Ferrari la primera victoria en F1.



En el sentido de las agujas del reloj, desde la izquierda, tres imágenes para representar los victoriosos años Cincuenta de Enzo Ferrari: Villoresi y Ascari liderando el GP de Módena 1952; en el GP de Francia 1953, Ascari, Villoresi y Hawthorn persiguen a Fangio, González y Bonetto con Maserati; en el GP de Pau 1953, Ascari toma la punta con la Ferrari 500 F2, seguido por los compañeros Farina y Hawthorn.



mer piloto Ferrari en aquellos años. Su relación con la Escudería duró cerca de cuatro años y medio. Ascari le dio todas las emociones que un piloto le puede dar a su constructor. Pero su contrato era de poco dinero: el hombre de Maranello no era particularmente generoso en estas cosas. De Ascari, antes de tenerlo en la Escudería, pensaba que era un hombre que "tiraba demasiado los autos". Entre sus características estaba la de rendir al máximo cuando largaba al frente. Era uno que apretaba el acelerador y encaraba las curvas en velocidad, "y saliendo siempre con la trayectoria justa". Luego de haber ganado tanto, al final de 1953 abandonó a Ferrari para pasar a Lancia, junto a su compañero Villoresi. Ferrari comentó: "Si a un amigo se le pide demasiado, la amistad se terminó. Yo no quise perder la de Ascari". Por una fatalidad, Ascari perdió la vida en Monza el 26 de mayo de 1955, justamente con una dos litros Sport Ferrari a la que se había subido sólo por el placer de probarla. Una desgracia todavía envuelta en el misterio. Un golpe duro de asimilar por parte de un hombre cuya popularidad aumentaba de carrera en carrera. Así como aumentaban los pedidos de los autos que llevaban su nombre, no sólo en Italia sino en toda Europa y hasta en América.

MODELISMO

Una 312 P/B realmente especial

El francés Pierre Scerri construyó una réplica en escala, que funciona perfectamente, de la biplaza del Cavallino. Trabajó 24 mil horas a lo largo de 12 años.

Casi seguramente es la reproducción de Ferrari que consumió más tiempo absoluto para ser realizada. Con la misma seguridad, se puede afirmar que es el único, verdadero modelo que funciona totalmente, más allá de los límites de la fantasía humana.

El que realizó esta extraordinaria Ferrari 312 P/B en escala 1/3 fue un francés de origen africano, Pierre Scerri, apasionado por los motores desde la infancia. Tanto que su amor por la Ferrari nació durante la noche de las 24 Horas de Le Mans cuando, apostado en la recta de las Hunaudières, observaba a Nino Vaccarella y a Jean Guichet que competían con sus 275 P. Pocos años después, con apenas veinte años, Scerri seguía con su Honda CB 450 todas las etapas europeas del entonces mítico Campeonato Mundial de Marcas, reservado a los autos Sport Prototipo.

El apasionado francés Pierre Scerri junto a su modelo.

UN AMOR NACIDO EN LA PISTA, UN MODELO QUE ES UNA PIEZA UNICA

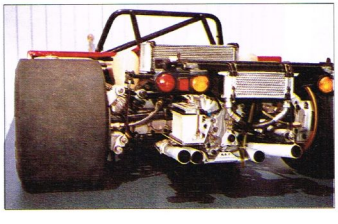
En aquella ocasión, Pierre Scerri (nacido el 3 de enero de 1950) se enamoró literalmente de la 312 P/B, de la Escudería Ferrari y de su inconfundible ruido. Comprarla hubiese sido imposible: aunque en Maranello hubiesen aceptado venderla, el precio representaría un obstáculo insalvable. Así, la única solución para el ingenioso apasionado francés fue la de construirse el auto de sus sueños él mismo. Hicieron falta doce años de trabajo, pero el sueño de Pierre Scerri se hizo realidad. Tres años fueron necesarios sólo para reunir las fotografías del auto, estudiarlas y transformarlas en dibujos: nadie le iba a poner el auto a disposición para que tomara directamente las medidas, ni Scerri tuvo el coraje de pedirle a Ferrari los diseños originales, celosamente custodiados en Maranello. Todavía más complicada fue la reconstrucción del motor: el 12 cilindros boxer fue reconstruido pieza por pieza en la escala correspondiente, adquiriendo sólo los engranajes helicoidales y el árbol de levas, y realizando todo el resto en una cochera de 70 metros cuadrados. Para la caja recurrió al súper experto en cambios, Valerio Colotti, quien, luego de escuchar el ruido del pequeño motor, se involucró en el proyecto y en la pasión, al punto de pedir a la Ferrari los diseños de fábrica.

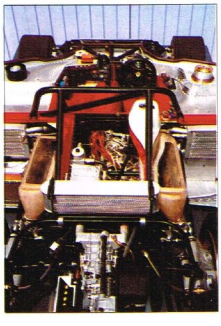
TODO FUE REPRODUCIDO CON LA MAXIMA FIDELIDAD

Del período en que realizó el motor, el autor recuerda haber tenido que aprender a usar las máquinas, como el torno y la fresa, transformándose en mecánico especializado con herramientas de relojero. No menos difícil fue la realización de la carrocería y de todos los detalles, incluyendo las bancadas

En la 312 P/B de Scerri todo funciona perfectamente.

Un primer plano del motor.





del motor y los ejes de las ruedas: Scerri construyó los modelos de madera de cada pieza, y luego hizo las fundiciones con los mismos materiales usados en la época. La obsesión de reproducir la 312 P/B con la máxima fidelidad lo obligó a rehacer cuatro veces los caños de escape, variando las medidas de largo y diámetro, cambiando continuamente la regulación de la distribución y la forma de los conos de aspiración, para obtener el mismo, idéntico ruido del motor verdadero.

El modelo sin la carroceria.

MOTOR CON INYECCION INDIRECTA, MEZCLA DE NITROMETANO

El motor tiene inyección indirecta y está enfriado por agua; las bujías derivan de modelos a control remoto, al igual que la mezcla de combustible (compuesta de metanol y nitrometano) que sustituye la nafta. La distribución con engranajes es una réplica fiel de la real, así como los cuatro radiadores. Pierre Scerri utilizó los mismos materiales empleados por la Ferrari en el auto original: acero para la barra anti vuelco, el chasis, los discos de frenos, las válvulas, el cigüeñal y los árboles de levas; aluminio para los ejes, las ruedas, la caja de cambio, el cárter y la tapas de cilindros, las bielas, los conos de aspiración y las guillotinas de la inyección; titanio para las tuercas, fibra de vidrio para la carrocería.

Es increíble la reproducción de la instalación eléctrica: pisando el pedal del freno se encienden las luces de stop y accionando la palanca de giro, los indicadores de dirección. Para realizar el revestimiento de las butacas, Scerri se dirigió al mismo proveedor de Ferrari, así como para el volante, en el que utilizó cuero cosido a mano.

Pierre Scerri trabajando.

EL EMBRAGUE ES HIDRAULICO, EL ARRANQUE, NEUMATICO

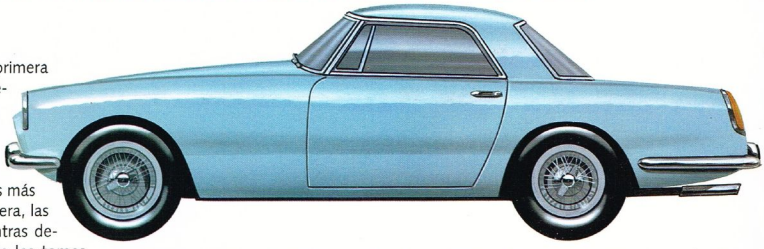
El sistema de frenos también es una réplica exacta en escala 1/3 del original: cuatro pinzas hidráulicas con cuatro pistones cada una; las pastillas de frenos son del mismo material empleado en 1972 en la 312 P/B. El embrague es hidráulico y la dirección tiene la misma relación de multiplicación de la época, al igual que las suspensiones, completadas con barras estabilizadoras regulables. Las llantas fueron construidas artesanalmente por Scerri, mientras que los neumáticos tienen en los costados el nombre Firestone. Los adhesivos fueron realizados reproduciendo, con las medidas en escala, las inscripciones presentes en el auto verdadero. La única diferencia con el original es el motor de arranque, que no estaba disponible en las medidas justas: fue necesario utilizar un motorcito de aire comprimido, parecido a los que se usan en la F1, aplicado a la salida de los cambios. La obra completa requirió unas 24 mil horas.

FICHA TECNICA

Motor:	trasero, 12 cilindros contrapuestos, cilindrada 103 cm³, diámetro por carrera 24 x 19 mm, enfriamiento por agua, escapes 4 x 3 en uno, lubricación con cárter seco, peso 8 kilos, encendido electrónico
Distribución:	cuatro árboles de levas a la cabeza, 24 válvulas
Alimentación:	inyección indirecta mecánica
Potencia:	8 CV a 10.500 rpm
Chasis:	número 0884 PS (Pierre Scerri), jaula de caños con paneles de aluminio remachados
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA, diferencial autobloqueante, embrague con comando hidráulico
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, con triángulos superpuestos, resortes y amortiguadores regulables
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados, pinzas de cuatro pistones, comando hidráulico, doble circuito de freno
Dimensiones:	largo 134 cm, ancho 65 cm, altura 38 cm
Paso:	74 cm
Peso:	60 kilos

En la foto, el modelo de Scerri se confunde con una 312 P/B original.

1958 250 GT PININ FARINA COUPE II: COLITAS MODENENSES



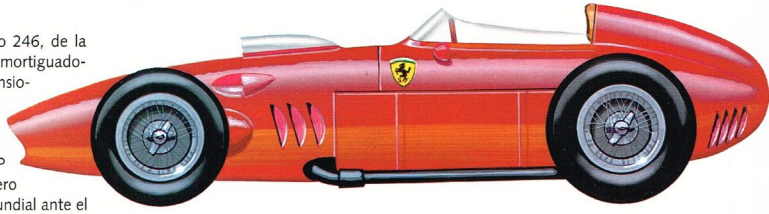
Elegante evolución de la primera serie de la 250 GT, se diferencia de ésta por la carrocería más cuadrada, por el importante escalón trasero y por el habitáculo de dimensiones más pequeñas. En la parte trasera, las colitas resaltan más, mientras desaparecen completamente las tomas de aire detrás de los guardabarros delanteros. Con respecto a la 250 GT de 1955, hay un aumento de potencia de casi 30 caballos.

Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 73 x 58,8 mm, 2953,21 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9,1:1

Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 DC2
Potencia:	240 CV a 7200 rpm

Cuerpo vehículo:	monoblock de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	1050 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h

1959 DINO 256 F1: LA ANTI COOPER



Es la evolución de la Dino 246, de la que se diferencia por los amortiguadores telescópicos, las suspensiones traseras con resortes helicoidales y el diseño más compacto. Se impuso con Tony Brooks en los GP de Francia y Alemania, pero tuvo que rendirse en el Mundial ante el Cooper-Climax de Jack Brabham. Comenzó la temporada 1960 con pocas modificaciones (suspensión trasera con dobles triángulos) antes de dejar paso a la Dino 246 con motor trasero.

Motor: 6 cilindros en V a 65°, delantero longitudinal, 86 x 71 mm, 2474,5 cm³, monoblock de aleación liviana, camisas de cilindros de fundición, compresión 9,8:1

Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores doble cuerpo invertidos 42 DCN
Potencia:	290 CV a 8800 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	560 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1959 250 GT PININ FARINA SPIDER II: EL SUEÑO A CIELO ABIERTO

Heredera de la 250 GT California de 1957 y de la 250 GT Spider primera serie, la GT Spider de 1959 deriva en gran medida de la 250 GT Coupé, de la que hereda la trompa y la cola. Los laterales muestran una línea más variada con respecto a la coupé, con las puertas algo más bajas, que se unen de manera dinámica con los guardabarros traseros. La mecánica es análoga a las 250 GT.

Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 73 x 58,8 mm, 2953,21 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9,1:1

Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 DC2
Potencia:	240 CV a 7200 rpm

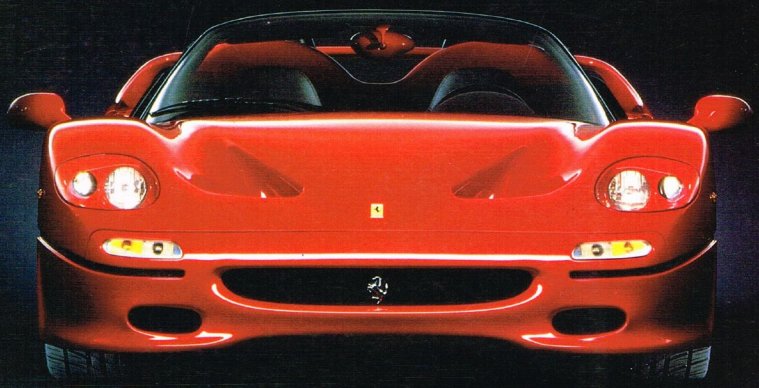
Cuerpo vehículo:	monoblock de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido
Tracción:	trasera, cambio de 4 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	1050 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Gran Premio de Italia 1995: Jean Alesi con la Ferrari número 27.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño



En el próximo número:

Auto Avio 815,
el preestreno de Ferrari

348 TB-TS,
vientos de renovación

Nino Farina y Ronnie Peterson,
dos pilotos de corazón

En la mesa de Enzo Ferrari:
el restaurante "Il Cavallino di Maranello"